

PM TRAFIK SÖDERTÄLJEVÄGEN

Programsamråd



Ändringsförteckning

| Ver | Datum | Ändringsbeskrivning | Granskad | Godkänd av |
|-----|------------|---------------------|-----------------|------------------|
| 0.9 | 2023-05-26 | Granskningshandling | Maria Lindelöf | Louise Bergström |
| 1.0 | 2024-10-28 | Slutrapport | Sofia Holmqvist | Louise Bergström |

Sweco Sverige AB
Uppdrag 556767-9849
Uppdragsnummer Trafikstöd Södertäljevägen
 30011507
Kund Stockholms kommun
Upprättad av Louise Bergström, Oskar
 Malmberg, Maria Lindelöf
Kontrollerad av Louise Bergström
Godkänd av Louise Bergström
Datum 2023-05-26, rev 2024-10-28
Dokumentreferens Södertäljevägen Trafik-PM_2024-10-28

Sammanfattning

Stockholms stad och Jernhusen har initierat ett arbete med att ta fram en strukturplan och ett planprogram för Södertäljevägen. Förutsättningen är att Södertäljevägen ska förändras till ett urbant stråk, en stadsgata kantad av ny bebyggelse mellan Årstabergsvägen och Liljeholmsbron.

Projektets mål är att genom hållbar stadsutveckling skapa en urban stadsdel med goda vistelsemiljöer som en förlängning av Södermalm och förena Liljeholmen med Marievik över Södertäljevägen. Södertäljevägen ska utvecklas för hållbart resande anpassad för kollektivtrafik, gång-, cykel- och nyttotrafik.

Denna rapport syftar till att beskriva Södertäljevägens roll i trafiksystemet, de viktigaste utgångspunkterna avseende människors rörelser i området samt de trafikala förutsättningarna för planprogrammet.

Södertäljevägen är idag en av få infartsvägar till de centrala delarna av Stockholm och utgör därför en viktig länk i det regionala huvudvägnätet för motorfordon och cyklister. Trafikvolymerna är omkring 40 000 motorfordon/dygn i det mest belastade snittet mellan Årstabergsvägen och Hägerstensvägen. Södertäljevägen är utpekad som ett primärt cykelstråk med stor potential för ökat cyklande, där cirka 5 000 – 7 000 cyklister passerar varje dygn. Högst är cykelflödet på Liljeholmsbron där mätningar visar på mer än 10 000 cyklister per dygn. Det är även många gående som rör sig längs Södertäljevägen, men de största gångflödena rör sig snarast tvärs Södertäljevägen, mellan bytespunkten Liljeholmen och Marievik-Liljeholmskajen. Mätningar för gångtrafik visar att det är mellan 1 500 – 2 000 gående/timme som korsar Södertäljevägen under de mest belastade tiderna på dygnet. I nuläget sker alla dessa passager planskilt under Södertäljevägen.

Planprogrammet föreslår en omdaning av Södertäljevägen där dagens storskaliga vägområde, med planskilda korsningar, ersätts av ett gaturum av innerstadstyp med signalreglerade korsningar. Lokalgator inom planområdet byggs om och anpassas för att möjliggöra en utvidgning av innerstadens kvartersstruktur med tät bebyggelse och ett finmaskigt gatunät. Utgångspunkter för utformningen av Södertäljevägen och omgivande lokalgator har varit ett antal principiella inriktningar:

- Integrera Södertäljevägen med omgivande gatustruktur
- Utveckla ett stadsmässigt gaturum
- Dimensionera efter dagens trafiknivåer
- Prioritering av gång- och cykeltrafik

Södertäljevägen kommer fortsatt ha en viktig funktion i det regionala vägnätet men utvecklas till en stadsgata med plats för fler funktioner. Hastighetsgränsen sänks till 40 km/h vilket skapar ett lugnare trafiktempo och lägre bullernivåer. För att överbygga vägens barriäreffekt och skapa en bättre tillgänglighet inom hela programområdet utvecklas ett finmaskigt lokalt gatunät där gående och cyklister är prioriterade. Nya korsningar i plan skapas vilket bidrar till att området får en tydligare stadsmässig karaktär.

Södertäljevägen utformas för att hantera dagens trafiknivåer. Det innebär att mängden resor med motorfordonstrafik antas ligga kvar på samma nivå som idag även fast antalet boende, verksamma och besökande i området ökar. Den genomgående trafiken prioriteras för att säkerställa framkomligheten och för att undvika köbildning och blockeringar för den regionala trafiken. Gatan utformas med plats för sex körfält. För den genomgående trafiken reserveras två körfält i vardera riktningen längs hela sträckan. Samtliga korsningar blir högt belastade under morgonens och eftermiddagens rusningstrafik. För att undvika blockeringar som hindrar den genomgående trafiken anläggs långa kömagasin i vänstersvängfält för trafik som svänger in mot Liljeholmen och mot Liljeholmsinfarten.

Cykelvägnätet inom planområdet utvecklas i enlighet med Stadens cykelplan. De primära stråken längs Södertäljevägen, Hägerstensvägen och Liljeholmsinfarten bidrar till att skapa ett sammanhängande system som knyter ihop angränsande stadsdelar. Stråken får en hög standard med god framkomlighet, kapacitet och trafiksäkerhet.

Gångstråk och miljöer för utomhusvistelse inom planområdet prioriteras genom att gator och platser utformas med fokus på fotgängarnas framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet. Gatustrukturens finmaskighet innebär att flera nya kopplingar mellan Liljeholmen och Marievik-Årstadal skapas. Gående ges möjlighet att korsa Södertäljevägen i plan vid flera platser men också planskilt vid Nybohovsbacken och under Liljeholmsbroarna.

Södertäljevägen är en viktig länk för kollektivtrafik och trafikeras av flera busslinjer. Gatan planeras omvandlas till en stadsgata där busstrafikens framkomlighet en viktig förutsättning. Södertäljevägen får ett kollektivtrafikkörfält i norrgående mellan Hägerstensvägen och Liljeholmsbroarna och i södergående riktning mellan Liljeholmsinfarten och Sjöviksvägen.

Tvärbanan och dess hållplatser i Liljeholmen och Årstadal kommer att vara kvar i befintligt läge och ingen justering av tvärbanan planeras.

Det pågår en åtgärdsvalsstudie för att utreda hur Liljeholmsbanan, de järnvägsspår som går mellan Lövholmen och stambanan i Västberga, kan tas bort.

Den nya tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö kommer att få ett stationsläge vid Liljeholmen. Det innebär att Liljeholmen kommer att öka i attraktivitet som bytespunkt mellan tunnelbana, buss och spårväg.

Innehållsförteckning

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Sammanfattning..... | 3 |
| 1 Inledning..... | 5 |
| 2 Planeringsförutsättningar..... | 6 |
| 2.1 Nuläge..... | 6 |
| 2.2 Angränsande projekt..... | 7 |
| 2.2.1 Detaljplan för Lövholmen..... | 7 |
| 2.2.2 Detaljplan för Marievik..... | 7 |
| 2.2.3 Detaljplan Liljeholmen 1:6 och del av Liljeholmen 1:1 (Fördelningsstation Liljeholmen)..... | 8 |
| 2.2.4 Renovering av Liljeholmsbroarna..... | 8 |
| 2.2.5 Ny tunnelbana..... | 8 |
| 2.2.6 Liljeholmsbanan..... | 8 |
| 2.3 Stadens planeringsdokument..... | 9 |
| 2.3.1 Framkomlighetsstrategi..... | 9 |
| 2.3.2 Gångplan..... | 9 |
| 2.3.3 Cykelplan..... | 9 |
| 2.3.4 Gata Stockholm..... | 9 |
| 2.4 Regionens planeringsförutsättningar..... | 9 |
| 3 Förslag..... | 10 |
| 3.1 Södertäljevägen..... | 10 |
| 3.1.1 Utgångspunkter för utformning..... | 10 |
| 3.1.2 Ny stadsgata Södertäljevägen..... | 10 |
| 3.1.3 Hägerstensvägen..... | 10 |
| 3.2 Lokalvägnätet..... | 11 |
| 3.2.1 Årstaängsvägen..... | 11 |
| 3.2.2 Liljeholmshamnen..... | 11 |
| 3.2.3 Stationsgatan..... | 11 |
| 3.2.4 Liljeholmsinfarten..... | 11 |
| 3.2.5 Nybohovsbacken..... | 12 |
| 3.2.6 Liljeholmsvägen..... | 12 |
| 3.2.7 Sjöviksvägen..... | 12 |
| 3.2.8 Ny lokalgata mellan Södertäljevägen och Årstaängsvägens förlängning..... | 13 |
| 3.3 Trafiknätsprincip..... | 14 |
| 3.3.1 Gångtrafik..... | 14 |
| 3.3.2 Cykeltrafik..... | 15 |
| 3.3.3 Kollektivtrafik..... | 16 |
| 3.3.4 Motorfordonstrafik..... | 17 |
| 3.3.5 Angöring och parkering..... | 18 |
| 4 Referenser..... | 19 |

1 Inledning

Stockholms stad och Jernhusen driver gemensamt arbetet med att ta fram en strukturplan och ett planprogram för Södertäljevägen. Förutsättningen är att Södertäljevägen ska förändras till ett urbant stråk, där vägen görs om till en stadsgata kantad av ny bebyggelse, på sträckan mellan Hägerstensvägen och Liljeholmsbroarna. Även Hägerstensvägen planeras att omdanas till stadsgata med ny bebyggelse mot Nybohovsberget.

Kopplingen mellan Södermalm och Liljeholmen ska stärkas genom att gång och cykelstråken förbättras med ökad framkomlighet, tillgänglighet och trygghet för fotgängare och cyklister.

Gatorna i programområdet ska utvecklas enligt Framkomlighetsstrategin, där kapacitetsstarka trafikslag som gång-, cykel-, kollektivtrafik och nyttotrafik prioriteras. I strukturplanen ingår även nya parkmiljöer i området samt åtgärder för att stärka kontakten med vattnet. En annan utgångspunkt för studierna av den nya Södertäljevägen har varit att pröva om det är möjligt att omforma dagens storskaliga gaturum med planskilda korsningar till ett gaturum av innerstadskaraktär med signalreglerade korsningar i plan.

Programområdet utgörs av gatorna Södertäljevägen, Hägerstensvägen, Liljeholmsvägen, Liljeholmsinfarten, Nybohovsbacken, Sjöviksvägen och Årstaängsvägen. Programområdet avgränsas av Essingeleden i söder och väster samt Liljeholmsbroarna i norr, se Figur 1. Projektets mål är att genom hållbar stadsutveckling skapa en urban stadsdel med goda vistelsemiljöer som en förlängning av Södermalm och förena Liljeholmen över Södertäljevägen. Södertäljevägen ska utvecklas för hållbart resande anpassad för kollektivtrafik, gång-, cykel- och nyttotrafik.

Utredningar har genomförts på planprogramsnivå. Planprogrammet omfattar utformning av trafikmiljön inom allmän platsmark samt möjlig exploatering. Denna rapport beskriver trafikfrågorna för programmet.



Figur 1. Programområdet, beläget mellan Liljeholmen och Marievik, sydväst om Södermalm.

2 Planeringsförutsättningar

2.1 Nuläge

Södertäljevägen är idag en av få infartsvägar till de centrala delarna av Stockholm. Den är även omledningsväg för E4/E20 i händelse av att Essingeleden stängs av för trafik.

Södertäljevägen har därmed en viktig funktion som länk i huvudvägnätet och förbinder stadsdelen Liljeholmen med Södermalm och ytterstaden. Även Hägerstensvägen, Sjöviksvägen och Lövhovsvägen förbinder stadsdelen Liljeholmen med omvärlden.

I Liljeholmen finns flera viktiga målpunkter som Liljeholmstorget, sjön Trekanten, Trekantsparken och Blomsterdalen. Liljeholmen består av en blandad bebyggelse och utgör ett viktigt arbetsplatskluster med kontor och gymnasieutbildningar, men även bostäder.

I dagsläget är området utsatt för trafikbuller framför allt från Södertäljevägen men även från Essingeleden, andra huvudgator, lokalgator och tvärbanan. Det finns även buller från tunnelbanan och dess depå i Nyboda.

Södertäljevägen har idag flera planskilda passager och en genomgående mittrefug, vilket ger ett motorvägsliknande gaturum och skapar en trafikbarriär mellan Liljeholmen och Marievik-Årstadal. Södertäljevägen har idag ett brett och odefinierat gaturum där det är cirka 150 meter mellan bebyggelsen i Liljeholmen och Marievik. Själva gatan har idag en bredd på cirka 35 meter, med separata gång- och cykelbanor på vardera sidan. På vissa avsnitt är gatan uppemot 50 meter bred.

I stadens cykelplan är Södertäljevägen utpekad som primärt stråk och i den regionala cykelplanen är den utpekad som regionalt cykelstråk. Cykeltrafiken rör sig framförallt till och från innerstaden på Södertäljevägens båda sidor. En mätning från 2023 visar att det passerade 13 000 cyklister på ett vardagsdygn över Liljeholmsbroarna.

Det är många gående som rör sig längsmed Södertäljevägen och stora gångflöden korsar under Södertäljevägen, mellan Liljeholmen och Marievik/Liljeholmskajen. Det rör sig främst om lokala gångresor eller kombinationsresor med gång- och kollektivtrafik. De mätningar som finns visar att det är mellan 1 500 – 2 000 gående/timme som korsar Södertäljevägen under de mest belastade timmarna. En gångmätning från 2018 visar att det är 4 400 fotgängare per vardagsdygn på Liljeholmsbroarna.

Motorfordonsflödet är idag relativt högt. På Liljeholmsbroarna passerar det cirka 25 500 fordon/dygn och på Södertäljevägen, norr om korsningen med Hägerstensvägen, är flödet cirka 41 000 fordon/dygn.

En betalstation för trängselskatt, som avser båda trafikriktningarna, är belägen på Södertäljevägen i anslutning till och omedelbart norr om Liljeholmsinfarten, cirka 250 meter söder om krönet på Liljeholmsbron.

Inom programområdet finns få befintliga byggnader.



Figur 2. Utformning lokalvägnät vid Nybohovsbacken och placering av betalstation vid Liljeholmsbron.



Figur 3. Trafikflöden – ADT 2019.

2.2 Angränsande projekt

2.2.1 Detaljplan för Lövholmen

Väster om Södertäljevägens planområde pågår arbetet med att ta fram en ny detaljplan för Lövholmen. Området föreslås omvandlas från ett industriområde till en blandad stadsdel med cirka 1 500 – 2 000 nya bostäder, kontor, förskolor och parker.

Förslaget möjliggör en förlängning av innerstaden söderut samt bidrar till att koppla samman stadsdelarna längs vattnet. Närheten till kollektivtrafik och naturområden ger goda möjligheter att skapa en levande stadsdel för både boende och besökare.

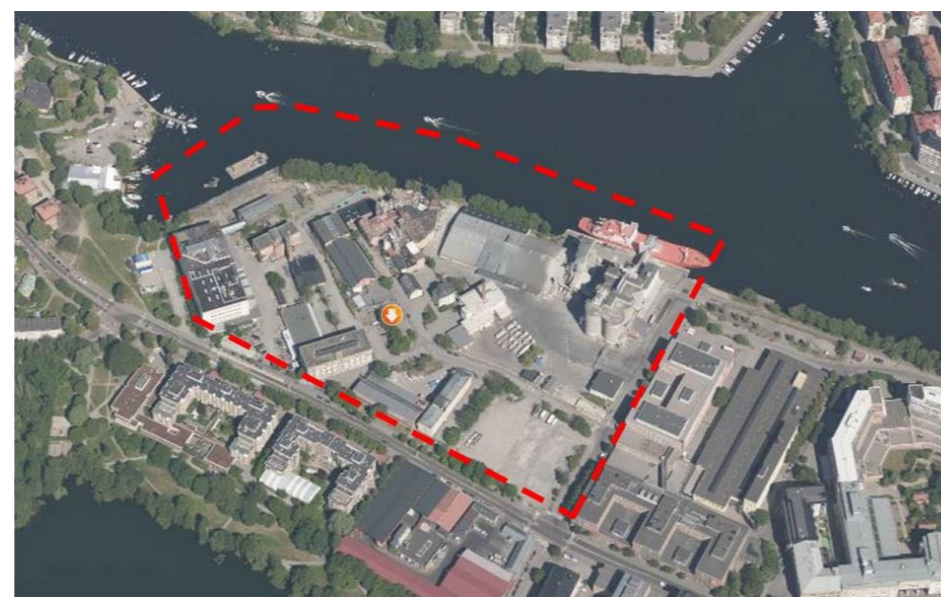
Utvecklingen av den nya stadsdelen omfattar Lövholmsvägen mellan Gröndalsvägen i väster och Liljeholmsvägen i öster. I förslaget föreslås ny bebyggelse samt utveckling av stadsmiljön. I Lövholmen planeras för cykelstråk i blandtrafik längs kajen, ett separerat cykelstråk längs Trekantsvägen och ett breddat, dubbelriktat primärt cykelstråk längs med Lövholmsvägens norra sida.

2.2.2 Detaljplan för Marievik

Öster om Södertäljevägens planområde har en ny detaljplan tagits fram och antagits för stadsdelen Marievik. Projektet innebär att Marievik byggs om från dagens kontorsbebyggelse till en blandad stadsbebyggelse med cirka 960 nya bostäder, kontor, lokaler, förskolor, parker, badbryggor och en kajpromenad.

Området blir mer öppet och tillgängligt med gångfartsgator och flera nya parker och torg. Det förbereds även för en möjlig framtida hållplats för pendelbåt vid Liljeholmskajen. Planen för Marievik blir en naturlig fortsättning på de nya områdena vid Liljeholmskajen och kopplar ihop Liljeholmen med Hornstull.

Liljeholmen ansluter mot Årstaängsvägen i öster, vilket innebär att programmet för Södertäljevägen behöver anpassa gatan till den nya strukturen i Marievik.



Figur 4. Ungefärligt planområde Lövholmen. (Stockholm växer, 2023).



Figur 5. Illustrationsplan Marievik. Illustration: Tengbom/AJ Landskap (Stockholm växer, 2023).

2.2.3 Detaljplan Liljeholmen 1:6 och del av Liljeholmen 1:1 (Fördelningsstation Liljeholmen)

Nordväst om Södertäljevägen ligger Liljeholmens fördelningsstation, belägen mellan Liljeholmsvägen och Liljeholmsinfarten. Detaljplanens syfte är att möjliggöra flytt och utbyggnad av befintlig fördelningsstation i Liljeholmen. Fördelningsstationen anpassas till den framtida stadsstrukturen som planeras i programmet för Södertäljevägen.

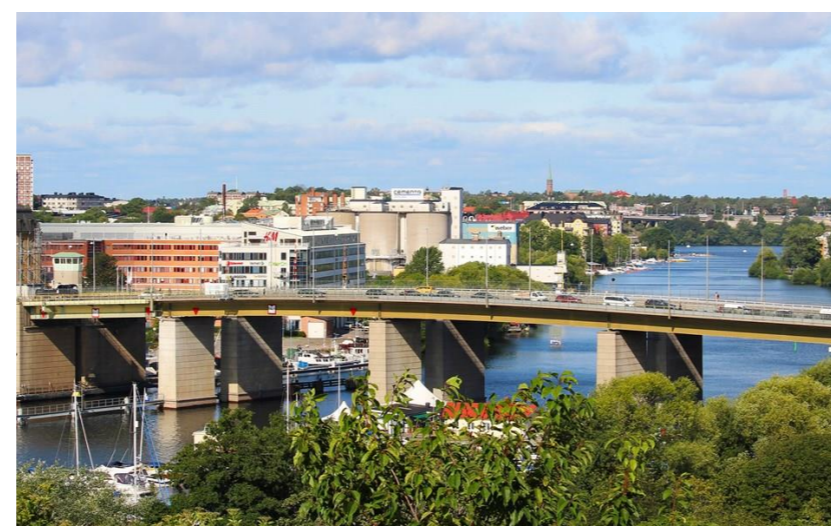
2.2.4 Renovering av Liljeholmsbroarna

Liljeholmsbroarna är en viktig infartsled mot Stockholms innerstad och den enda länken mellan Liljeholmen och Södermalm.

Liljeholmsbroarna är slitna och behöver repareras för att trafiken ska kunna fortsätta gå mellan Södermalm och Liljeholmen. Renoveringen startar preliminärt under 2028 och beräknas pågå under tre–fyra år.



Figur 6. Föreslaget ny fördelningsstation inom Detaljplan Liljeholmen 1:6 och del av Liljeholmen 1:1. Befintlig tryckpunktstation illustreras med svart, streckad linje, söder om nytt föreslaget läge.



Figur 7. Liljeholmsbroarna (Stockholm växer, 2023).

2.2.5 Ny tunnelbana

Inom Region Stockholm pågår utbyggnad av tunnelbanenätet. En ny linje mellan Fridhemsplan och Älvsjö, gul linje, studeras med station vid Liljeholmen.

En förutsättning för projekt Södertäljevägen har varit att samordna planeringen av projektet med den nya tunnelbanelinjen, framför allt avseende dess uppgång och installationer. En ny uppgång planeras vid Liljeholmen vid den befintliga sydvästra tunnelbaneuppgången.

2.2.6 Liljeholmsbanan

Idag finns ett järnvägsspår mellan stambanan vid Västberga godsbangård och Cementas verksamhet i Gröndal, kallad Liljeholmsbanan. Liljeholmsbanan används dels för transporter till och från Cementas verksamhet, dels för transport av fordon in och ut från tvärbanan och tunnelbanan. Det finns idag en möjlighet att växla in på tvärbanan från Liljeholmsbanan vilket är en avgörande funktion för såväl tvärbanan som tunnelbanan.

Cemента planerar att flytta verksamheten till Värtahamnen, förutsatt att den pågående detaljplanen vinner laga kraft. I samband med detta upphör även Cementas behov av Liljeholmsbanan. En avveckling av Liljeholmsbanan är en förutsättning för stadsutveckling av området kring Södertäljevägen.

En åtgärdsvalsstudie har genomförts 2021-2023 för att studera möjliga ersättningar för Liljeholmsbanan. Ett alternativ som studerats är om det är möjligt att lösa inom Södertäljevägens projekt. Det har även studerats om det går att lösa på annan plats, med samma standard och funktion som idag. Detta eftersom det måste finnas en förbindelse mellan stambanan och tunnelbanenätet.

2.3 Stadens planeringsdokument

2.3.1 Framkomlighetsstrategi

Stockholms stads framkomlighetsstrategi är ett viktigt strategiskt dokument som slår fast att en större andel resor ska ske med kollektivtrafik, gång eller till fots i staden.

I strategin identifieras ett antal utmaningar, så som konkurrens om utrymme i staden, trafikens påverkan på klimatet och brist på fysisk aktivitet och social interaktion. Genom att prioritera kapacitetsstarka färdmedel och ge mer utrymme för attraktiva vistelsezoner tillsammans med den nya teknikens möjligheter kan staden ta sig an dessa utmaningar samlat. På så sätt främjas en effektiv och hållbar användning av stadens gemensamma och begränsade resurs – gatuutrymmet.

2.3.2 Gångplan

Stockholms stads gångplan togs fram 2016 och grundar sig i stadens framkomlighetsstrategi, som anger mål för trafiken i samband med att staden växer. Det övergripande målet i Stockholms stads gångplan är att alla invånare och besökare i staden ska kunna, vilja, veta och våga gå. För att uppnå målen anges ett flertal fokusområden som staden ska arbeta med.

Åtgärderna i gångplanen gäller både gångbanor i gatumiljö och rekreativa stråk i parker och naturområden. Tillsammans ska gångstråken bilda ett sammanhängande nät som är tillgängligt för alla och som gör det enkelt och attraktivt att gå istället för andra färdmedel.

2.3.3 Cykelplan

Stockholms stads cykelplan uppdaterades 2022 och är en del av stadens framkomlighetsstrategi. Cykelplanen är en revidering av den tidigare planen från 2012 men med samma inriktning. Planen pekar ut en långsiktig inriktning för cykelplanering i staden. Planen identifierar vilka insatser och åtgärder som behövs för att främja cykeltrafik.

2.3.4 Gata Stockholm

Gata Stockholm är en konkretisering av framkomlighetsstrategin. Gata Stockholm utgavs 2019 och ska ses som ett steg mellan övergripande mål och det praktiska genomförandet. I Gata Stockholm finns exempel på gatusektioner samt beskrivning av element som gatan består av för att uppnå sin funktion i trafiksystemet.

Utformningsprinciperna i Gata Stockholm utgör förutsättningar för arbetet med Södertäljevägen.

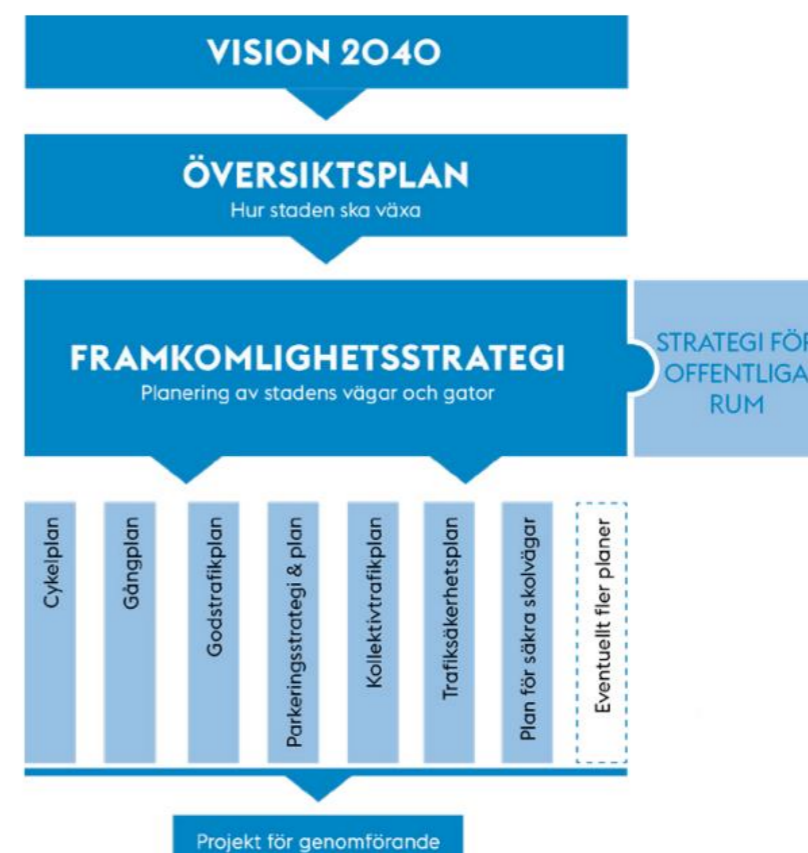
2.4 Regionens planeringsförutsättningar

Regionen i Stockholm planerar för utbyggnad av tunnelbanenätet med en ny linje mellan Fridhemsplan och Älvsjö som passerar Liljeholmen. I ett framtida läge med utbyggd tunnelbana planerar Trafikförvaltningen att busslinjer som idag åker via Hornstull till Fridhemsplan i stället ska ha sin slutstation vid Liljeholmen. I området runt Liljeholmen behöver därför utrymme för fler busshållplatser, vändmöjlighet och reglerplatser skapas.

En ny stombusslinje, linje 5, planeras trafikera sträckan mellan Karolinska i Solna och Östberga. Det är en sammanslagning av dagens linje 77 och linje 134.



Figur 8. Stockholms stads cykelplan. (Stockholms stad, 2022, rött= primärstråk, blått= huvudnät, streckat ungefärligt nytt nät).



Figur 9. Stockholms stads planeringsdokument.

3 Förslag

Stadsbyggnadsförslaget innebär att vägar och gator inom planområdet byggs om och anpassas för att möjliggöra en utvidgning av innerstadens kvartersstruktur med tät bebyggelse och gaturum där samtliga trafikslag samsas om utrymmet.

3.1 Södertäljevägen

3.1.1 Utgångspunkter för utformning

Utformningen av Södertäljevägen utgår från ett antal principiella inriktningar:

- **Integrera Södertäljevägen med omgivande gatustruktur**

Inriktningen har varit att ta bort planskilda passager och skapa nya korsningar i plan utformade med trafiksignaler och övergångsställen. Syftet är att integrera Södertäljevägen med den omgivande gatustrukturen.

- **Utveckla ett stadsmässigt gaturum**

Inriktningen för projektet har varit att skapa en stadsgata där den totala bredden inte överstiger 41 meter. Detta kan jämföras med dagens gaturum på upp till 150 meter mellan bebyggelsen i Liljeholmen och Marievik.

- **Dimensionera efter dagens trafiknivåer**

Södertäljevägen utformas och dimensioneras för att hantera dagens trafikvolym. Det innebär att mängden resor med motorfordonstrafik antas ligga kvar på samma nivå som idag även fast antalet boende, verksamma och besökande i området ökar. Planområdet utvecklas som en fortsättning av innerstaden och människor som bor, arbetar och vistas i området ska ges goda möjligheter att välja andra färdmedel än bil. För att säkerställa framkomligheten för den regionala trafiken utformas Södertäljevägen med två genomgående körfält i vardera riktningen med separata svängkörfält vid signalkorsningarna.

- **Prioritering av gång- och cykeltrafik**

Södertäljevägen utgör en viktig länk från södra Stockholm in mot Södermalm och City för alla trafikslag. En inriktning för att minska bilberoendet har varit att prioritera ytor för gående och cyklister för att skapa god framkomlighet och tillgänglighet inom hela planområdet. Cykelstråken utmed Södertäljevägen är utpekade som primära stråk i cykelplanen med höga krav på kapacitet och framkomlighet.

3.1.2 Ny stadsgata Södertäljevägen

Södertäljevägen utformas som en stadsgata kantad av blandad bebyggelse, bestående av bostäder, kontor och lokaler i bottenvåningarna. Gatan har fortsatt en viktig funktion i det regionala vägnätet men utvecklas till en stadsgata med plats för fler funktioner. Hastighetsgränsen sänks till 40 km/h vilket skapar ett lugnare trafiktempo och lägre bullernivåer. För att överbrygga vägens barriäreffekt och skapa en bättre tillgänglighet inom hela programområdet utvecklas ett finmaskigt lokalt gatunät där gående och cyklister är prioriterade. Nya korsningar i plan skapas vilket bidrar till att området får en mer stadsmässig karaktär.

Södertäljevägen utformas med generösa möbleringszoner som rymmer träd och planteringar, vilket skapar ett avstånd mellan körbanan och en fredad kantzon för gång- och cykeltrafiken. Kantzonen utformas med en bredd som ger utrymme för ytor för cykling, gång, vistelse och uteserveringar. Cykelbanorna utformas enligt standard för primära stråk enligt cykelplanen, med god framkomlighet och kapacitet. Breddmåtten möjliggör att cykelbanorna kan göras enkel- eller dubbelriktade. Cykelbanorna åtskiljs från gångbanorna med nivåskillnad för en tydlig separering mellan trafikslagen.

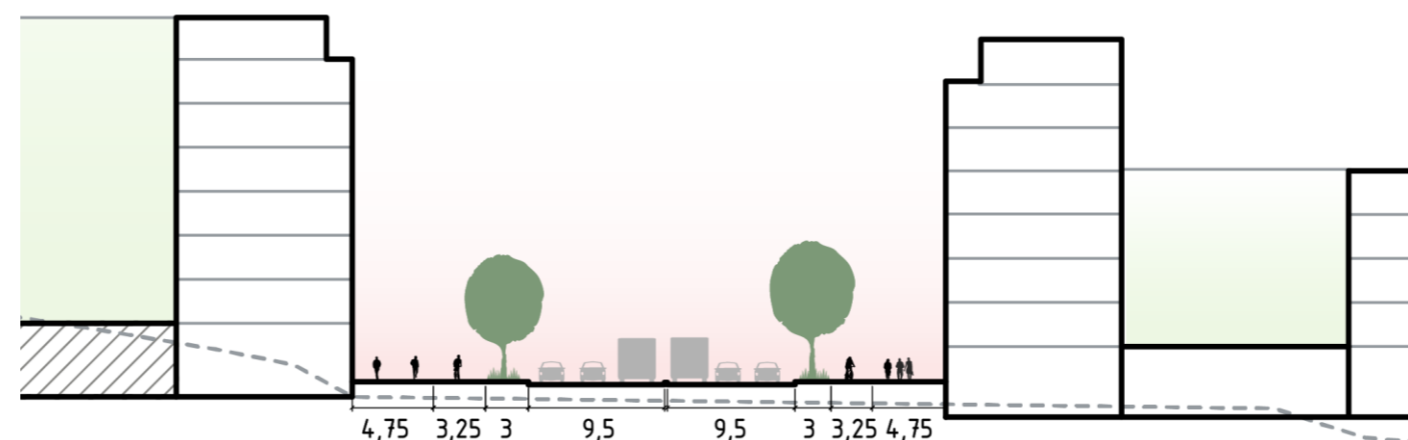
Tillräckliga ytor för busshållplatser säkerställs genom stopphållplatser i kollektivtrafikkörfält och flexibla möbleringszoner.

Angöringsbehoven för de nya kvarteren hanteras med angöringsplatser i möbleringszonen. Angöringsplatser placeras så att alla entréer mot Södertäljevägen kan nås inom 25 meter. För att hålla nere gatans totala bredd prioriteras den rörliga trafiken och stoppförbud under rusningstrafik kommer att gälla på hela sträckan.

3.1.3 Hägerstensvägen

Korsningen mellan Södertäljevägen och Hägerstensvägen byggs om till en signalreglerad trevägskorsning. Motorfordonstrafik ges här möjlighet att svänga vänster in på Hägerstensvägen vilket innebär en förenklad resväg jämfört med idag för trafik som kommer söderifrån från Västberga Allé och Årstabergsvägen. Den nya korsningen innebär även att gående och cyklister ges möjlighet att korsa Södertäljevägen i plan.

Det finns idag en dubbelriktad cykelbana på södra sidan Hägerstensvägen. Det finns även möjlighet att anlägga en cykelbana på norra sidan för att koppla bebyggelsen utmed norra sidan med Södertäljevägens cykelbanor.



Figur 10. Södertäljevägens nya utformning. Sektion strax söder om Sjöviksvägen.

3.2 Lokalnätet

Ett antal nya lokalgator och gatukopplingar binder samman Liljeholmen med Marievik och Årstadal vilket ger en rumslig integration som tidigare saknats i området. Lokalgatorna planeras och utformas för låga hastigheter där gående och cyklister prioriteras.

3.2.1 Årstaängsvägen

Årstaängsvägen förlängs och utvecklas till en parallellgata till Södertäljevägen. Gatan fungerar som angoringsgata till de nya kvarteren på Södertäljevägens östra sida och bidrar till att skapa en finmaskig gatustruktur.

Längs den norra delen av gatan, på sträckan mellan Stationsgatan och Nybohovsbacken, anläggs en dubbelriktad cykelbana på den västra sidan av gatan. Cykelbanan utgör en del av ett utpekat huvudstråk och fyller en viktig funktion för cyklister som rör sig mellan Liljeholmskajen och Lövholmen.

På sträckan mellan Nybohovsbacken och Sjöviksvägen blir gaturummet för smalt för att anlägga separat cykelinfrastruktur, varför cykling sker i blandtrafik. Gångbanor anläggs på vardera sidan av gatan.

Även söder om Sjöviksvägen sker cykling i blandtrafik.

3.2.2 Liljeholmshamnen

Vid Liljeholmshamnen ersätts dagens lokalgata med en park som utvecklas för vistelse och rekreation. Under Liljeholmsbroarna skapas aktivitetsytor för olika typer av motion och rörelse. Genom parken planeras nya gång- och cykelstråk där flanörer kan röra sig längs vattnet vid Liljeholmsviken. Stråket blir en viktig länk för att boende och besökare ska kunna röra sig mellan utvecklingsområdena Marievik och Lövholmen.

3.2.3 Stationsgatan

En ny lokalgata anläggs för att binda samman Liljeholmsvägen och Årstaängsvägen när Liljeholmshamnens lokalgata tas bort. Stationsgatan passerar under Liljeholmsbroarna och ansluter till en ny lokalgata i Marievik. Längs Stationsgatan anläggs en dubbelriktad cykelbana som förbinder cykelstråken längs Liljeholmsvägen och Årstaängsvägen.

3.2.4 Liljeholmsinfarten

Korsningen mellan Södertäljevägen och Liljeholmsinfarten byggs om till en trevägskorsning med trafiksinal. Den nya korsningen innebär att gående och cyklister ges möjlighet att passera Södertäljevägen i plan vid övergångsställen och cykelpassager. Liljeholmsinfarten är utpekat som ett primärt cykelstråk och utformas med en dubbelriktad cykelbana med hög kapacitet och framkomlighet. Vid korsningen med Liljeholmsvägen anläggs en genomgående cykelbana. En ny gång- och cykelväg förbinder Liljeholmsinfarten med Stationsgatan vilket skapar en genkoppling till Marievik och Årstaängsvägen. Längs Liljeholmsinfarten skapas utrymme för reglerplatser för bussar på den södra sidan gatan och en angoringszon på gatans norra sida.



Figur 11. Utformning lokalnätet norra delen.

3.2.5 Nybohovsbacken

Nybohovsbacken förlängs över Tvärbanespåren österut mot Marievik och ansluter till Årstaängsvägen i en ny korsningspunkt mellan Buteljgatan och Lokomotivgatan. En ny gångbana anläggs på den södra sidan av gatan och kompletterar den befintliga gångbanan som sträcker sig mellan Liljeholmen och Marievik.

Nya trappor förbinder Södertäljevägen med Nybohovsbacken, vilket ger gena kopplingar till nya busshållplatser på Södertäljevägen. Väster om Södertäljevägen finns även en tillgänglig gång- och cykelkoppling som förbinder Södertäljevägen med Nybohovsbacken.

Motorfordonstrafiken korsar Tvärbanan i plan och passagen regleras med en trafiksignal. Korsningen Nybohovsbacken-Årstaängsvägen väjningsregleras och utformas med övergångsställen i alla anslutningar.

En parallell angöringsgata gör det möjligt att nå ett parkeringsgarage i kvarteret mellan Södertäljevägen och Årstaängsvägen vid Nybohovsbacken.

3.2.6 Liljeholmsvägen

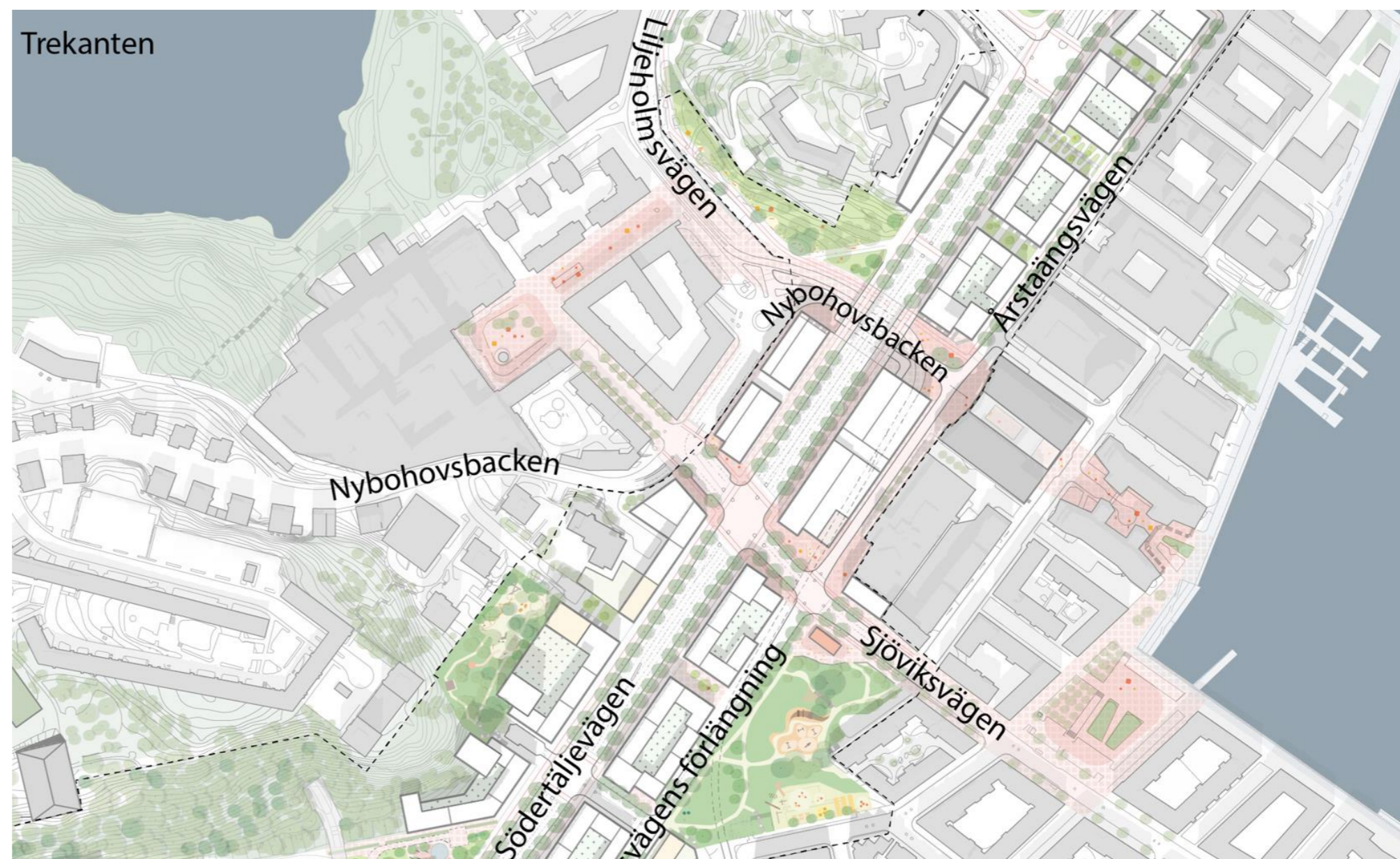
Liljeholmsvägen föreslås stängas av för allmän trafik på sträckan förbi Liljeholmstorget i syfte att förbättra framkomlighet, kapacitet och trafiksäkerhet för kollektivtrafiken. Förändringen gör det möjligt att addera ett dubbelt och ett enkelt hållplatsläge för busstrafik i norrgående riktning.

3.2.7 Sjöviksvägen

Liljeholmstorget binds samman med Sjöviksvägen genom en ny fyrvägs korsning med Södertäljevägen. Den nya korsningen innebär att motorfordon ges möjlighet att svänga vänster in och ut från Liljeholmstorget och Nybohovsbacken. Från Sjöviksvägen blir det möjligt att svänga vänster ut på Södertäljevägen. Södergående trafik på Södertäljevägen som ska in på Sjöviksvägen hänvisas dock till en högersväng in mot Liljeholmen och vidare under Södertäljevägen likt dagens lösning.

Gående och cyklister ges möjlighet att passera Södertäljevägen i plan via övergångsställen och cykelpassager i den nya korsningen.

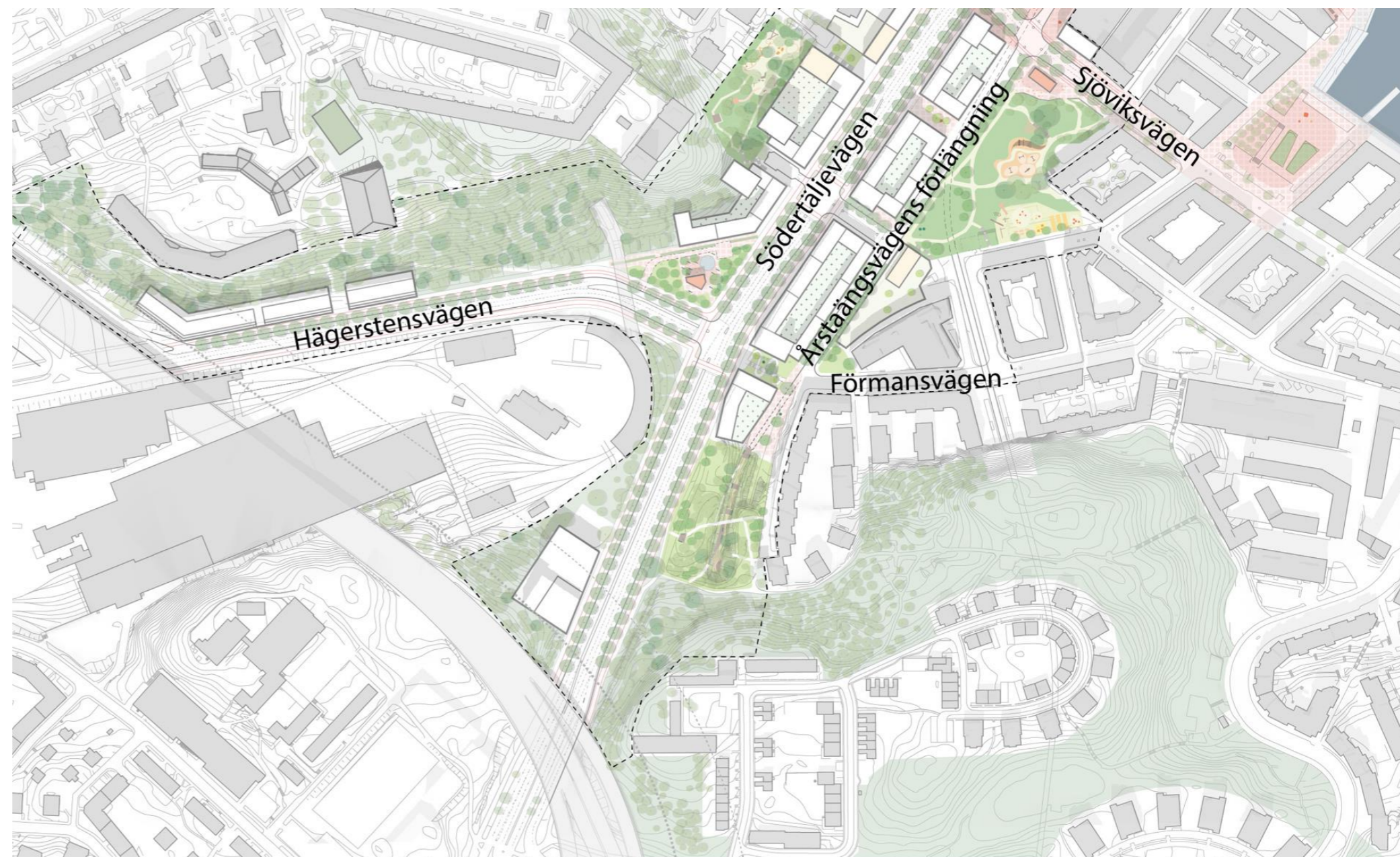
Sjöviksvägens enkelriktade cykelbanor förlängs över Södertäljevägen och vidare mot Liljeholmstorget. Stråket är utpekat som huvudstråk i Stadens cykelplan och utgör en viktig länk för cyklister som korsar Södertäljevägen.



Figur 12. Utformning lokalvägnät vid Nybohovsbacken.

3.2.8 Ny lokalgata mellan Södertäljevägen och Årstaängsvägens förlängning

En ny gatukorsning anläggs på Södertäljevägen mellan Sjöviksvägen och Hägerstensvägen. Korsningen kopplar mot en kort lokalgata som kopplar ihop Södertäljevägen med Årstaängsvägens förlängning. Korsningen och lokalgatan bidrar till att skapa en finmaskig gatustruktur med jämna avstånd mellan korsningspunkterna, vilket framför allt främjar möjligheterna för gående och cyklister att korsa gatan. Korsningen på Södertäljevägen är också viktig för att fördela trafiken i lokalvägnätet och avlasta korsningen mellan Södertäljevägen och Sjöviksvägen.



Figur 13. Utformning lokalvägnät vid Hägerstensvägen.

3.3 Trafiknätprincip

I följande avsnitt presenteras trafiknätprinciperna för de olika trafikslagen i den nya gatustrukturen.

3.3.1 Gångtrafik

Gator och platser utformas med fokus på fotgängarnas framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet, för att främja gångtrafik och utomhusvistelse inom programområdet. Gatustrukturens finmaskighet innebär att flera nya kopplingar mellan Liljeholmen och Marievik-Årstadal skapas. Gående ges möjlighet att korsa Södertäljevägen i plan vid flera platser men också planskilt vid Nybohovsbacken och under Liljeholmsbroarna.

Längs samtliga gator anläggs gångbanor som är tydligt åtskilda från övrig trafik. Övergångsställen anläggs på alla platser där det finns ett korsningsbehov. De viktigaste gångstråken följer de mest integrerade stadsrummen; Södertäljevägen, Sjöviksvägen, Årstaängsvägen, Liljeholmsinfarten-Lövholmsvägen och Liljeholmshamnen. Längs dessa stråk finns även störst möjligheter att utveckla stadslivet med platser för vistelse och uteserveringar.

I anslutning till nya hållplatslägen på Södertäljevägen och vid bytespunkten i Liljeholmen skapas generösa ytor som kan hantera stora gångflöden i anslutning till kollektivtrafikens ankomster. Med fler möjligheter att korsa Södertäljevägen kan gångtrafiken till och från kollektivtrafiken spridas i gångvägnätet och minska trängseln.

Det nya parkstråket längs Liljeholmshamnen utgör en viktig länk för gående och flanörer som rör sig längs vattnet mellan Marievik och Lövholmen.



Figur 14. Översikt gångnät.

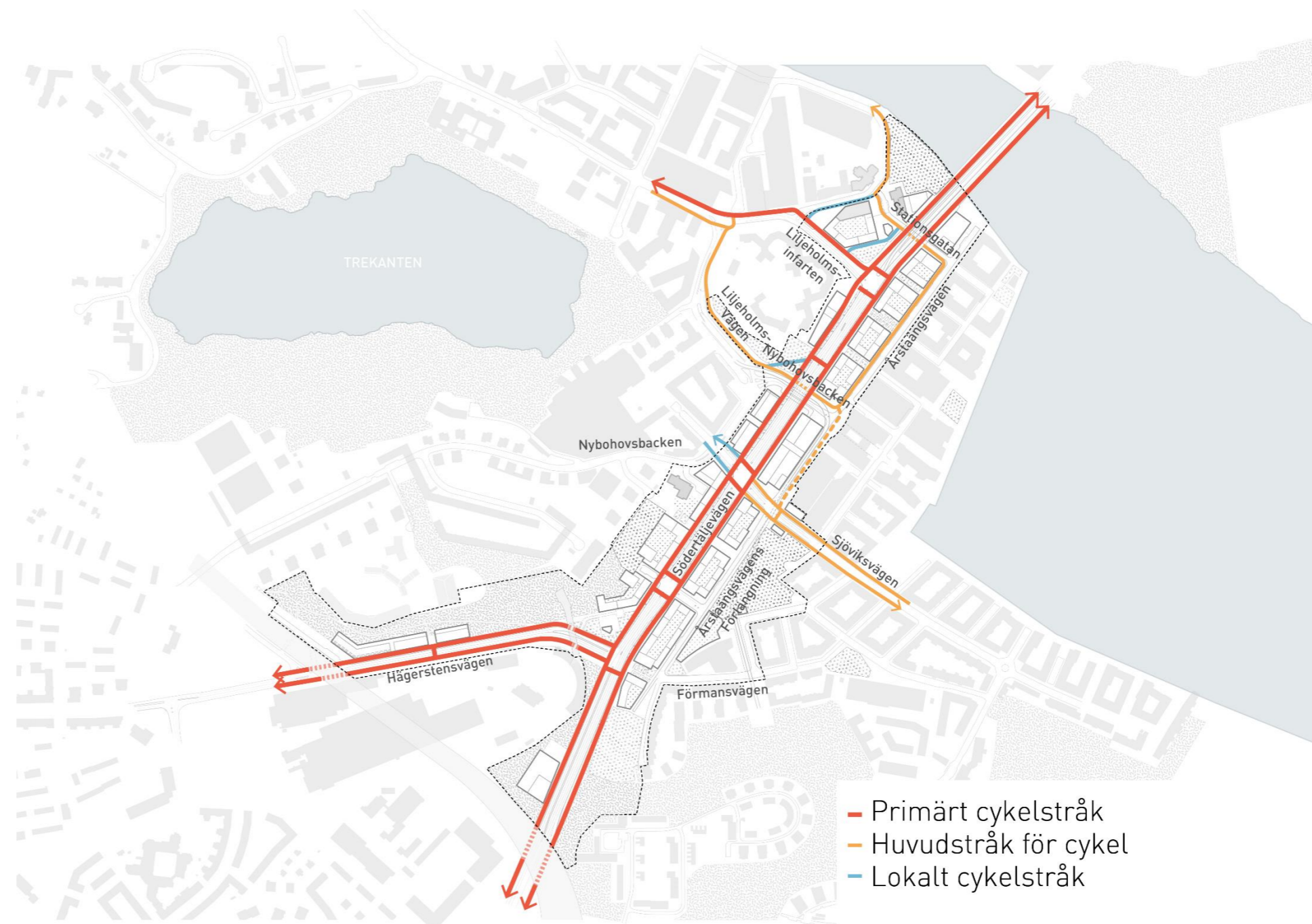
3.3.2 Cykeltrafik

Cykelvägnätet inom programområdet utvecklas i enlighet med Stadens cykelplan. De primära cykelstråken längs Södertäljevägen, Hägerstensvägen och Liljeholmsinfarten bidrar till att skapa ett sammanhängande system som knyter ihop angränsande stadsdelar. Cykelstråken får en hög standard med god framkomlighet, kapacitet och trafiksäkerhet.

De primära cykelstråken längs Södertäljevägen utformas med en bredd som medger att de kan regleras som enkel- och dubbelriktade cykelbanor.

De primära stråken kompletteras av huvudstråk längs Sjöviksvägen, Årstaängsvägen och Liljeholmsvägen. Dessa stråk gör det möjligt för cyklisterna att nå målpunkter inom stadsdelen.

På lokalgator med lägre trafikflöden sker cykling i blandtrafik.



Figur 15. Översikt cykelnät.

3.3.3 Kollektivtrafik

Stora delar av programområdet får mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik i form av busstrafik, tunnelbana och spårväg. I figur 16 framgår att större delen av den planerade exploateringen ligger inom 400 meters avstånd från bytespunkt Liljeholmen, vilket är rekommenderat avstånd till spårbunden trafik vid god tillgänglighet. De delar som ligger utanför det rekommenderade avståndet har närhet till busshållplats och tvärbanan.

Tunnelbana

Den nya tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö kommer att få ett stationsläge vid Liljeholmen. Det innebär att Liljeholmen kommer att öka i attraktivitet som bytespunkt mellan tunnelbana, buss och spårväg. Trafikförvaltningen bedömer att fler busslinjer kan ha Liljeholmen som start- och slutstation i framtiden vilket kan innebära ökat behov av hållplatslägen jämfört med idag.

Utredning av uppgång från ny tunnelbanelinje pågår. Inriktningen är att den placeras mot Trekantsparken. Den befintliga tunnelbanelinjen med uppgångar kvarstår med befintlig funktion.

Spårväg

Tvärbanan och dess hållplatser i Liljeholmen och Årstadal kommer att vara kvar i befintligt läge och ingen justering av tvärbanan planeras.

Busstrafik

Södertäljevägen är en viktig länk för kollektivtrafik och vägen trafikeras av flera busslinjer. När vägen omvandlas till en stadsgata är busstrafikens framkomlighet en viktig förutsättning. Södertäljevägen utformas och regleras med ett norrgående kollektivtrafikkörfält, vilket ger hög prioritet och framkomlighet för busstrafiken. I korsningarna övergår kollektivkörfältet i flera fall i svängkörfält. I södergående riktning anläggs ett kollektivtrafikkörfält på sträckan mellan Liljeholmsinfarten och Sjöviksvägen.

I norrgående riktning föreslås en dubbelhållplats anläggas norr om korsningen med Hägerstensvägen, för att underlätta bytet mellan olika busslinjer. Ytterligare en dubbelhållplats föreslås norr om Sjöviksvägen i höjd med bytespunkt Liljeholmen. I södergående riktning föreslås två dubbelhållplatser vid bytespunkt Liljeholmen. Vid hållplatsläget vid bytespunkt Liljeholmen föreslås ett nytt övergångsställe för att underlätta för gående som rör sig till och från hållplatserna. Vid Hägerstensvägen finns möjlighet till ett hållplatsläge på Södertäljevägen, söder om korsningen. Utmed Hägerstensvägen finns möjlighet till ett hållplatsläge vid den nya bebyggelsen.

Liljeholmsvägen föreslås stängas av för allmän motorfordonstrafik på sträckan förbi Liljeholmstorget i syfte att förbättra framkomlighet, kapacitet och trafiksäkerhet för kollektivtrafiken.

Förändringen innebär att ett dubbelt och ett enkelt hållplatsläge för busstrafik i norrgående riktning kan anläggas.

Gatukopplingen mellan Årstaängsvägen och Nybohovsbacken, under Södertäljevägen, skapar en alternativ körväg för busstrafik från Södertäljevägen in till Liljeholmen. Det gör busstrafiken mindre sårbar för eventuella trafikstörningar. Denna gatukoppling innebär också en alternativ körväg för bussar som startar, stannar eller reglerar vid Liljeholmen.

Längs Liljeholmsinfarten och Liljeholmsvägen föreslås två zoner för reglerande bussar. Zonerna kan användas för reglering av upp till fem ledbussar samtidigt.



Figur 16. Översikt kollektivtrafik.

3.3.4 Motorfordonstrafik

När Södertäljevägen omvandlas från ett renodlat transportrum till en stadsgata innebär det att ytorna omprioriteras. Dagens körbana omdanas och får två genomgående körfält per riktning samt svängkörfält i korsningarna. Körfälten smalnas av och gatan utformas enligt riktlinjer i Gata Stockholm. Södertäljevägen kommer fortsatt ha en viktig funktion såväl lokalt som regionalt och utgör en av få kopplingar till och från Södermalm men också kopplingen till och från Liljeholmen, Marievik och Lövholmen. Södertäljevägen är en del av det primära vägnätet och är viktig för den regionala framkomligheten för person- och näringslivstransporter. Gatan kan även fortsättningsvis komma att vara omledningsväg för Essingeleden även efter att Förbifarten öppnat.

Gatan utformas med nya signalreglerade korsningar i plan. Gatan får sex körfält, där körfältsindelningen varierar beroende på behov av vänster- och högersvängfält vid de nya signalkorsningarna samt behov av kollektivkörfält på sträckan. För den genomgående trafiken föreslås två körfält i vardera riktningen längs hela sträckan för att säkerställa framkomligheten.

Även Hägerstensvägen, på det aktuella avsnittet i programmet, planeras utformas som en stadsgata. Hägerstensvägen möter Södertäljevägen i en plankorsning. Korsningen möjliggör för motorfordonstrafik som kör Södertäljevägen norrut att svänga vänster in på Hägerstensvägen. Detta skapar en möjlighet för motorfordonstrafik som idag kör Södertäljevägen-Liljeholmsbron-Långholmsgatan-Västerbron till Kungsholmen att istället välja att köra via Hägerstensvägen och Essingeleden till Kungsholmen.

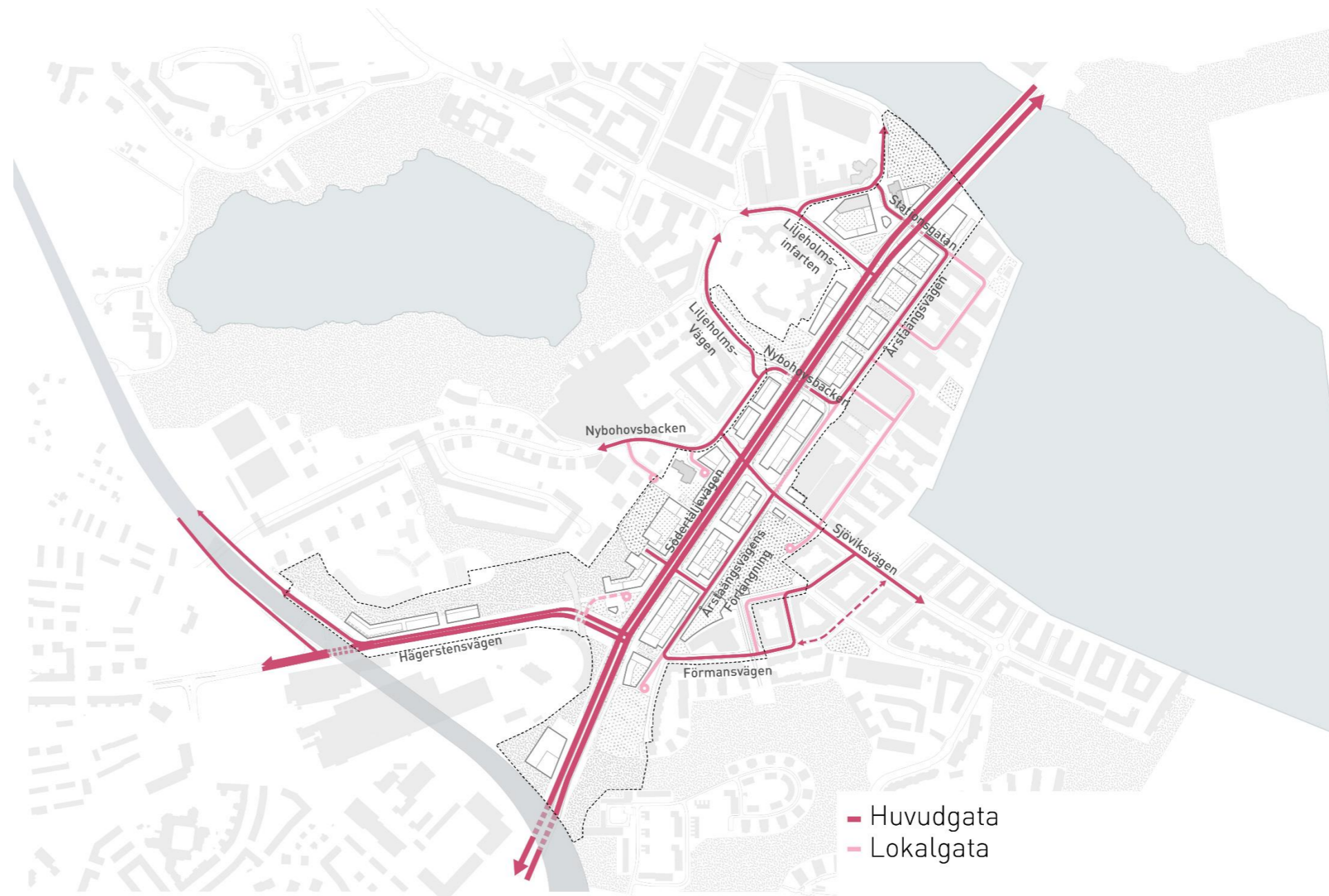
Södertäljevägen utformas för att hantera dagens trafiknivåer. Det innebär att mängden resor med motorfordonstrafik antas ligga kvar på samma nivå som idag även fast antalet boende, verksamma och besökande i området ökar. Det är i linje med stadens mål om att minska biltrafiken.

Motorfordonstrafik har analyserats avseende framkomlighet, köbildning och restider under förmiddagens och eftermiddagens maxtimme. Analyserna har utgjort underlag för utformning och dimensionering av svängkörfält och längd på kömagasin vid signalkorsningar. Samtliga korsningar utmed Södertäljevägen bedöms bli högt belastade under morgonens och eftermiddagens rusningstrafik.

En viktig förutsättning för dimensionering av gatunätet är att den befintliga korsningen i Hornstull, med nuvarande utformning, inte kan släppa igenom mer trafik i riktning norrut under förmiddagens maxtimme, än den gör idag. Köer kommer även i fortsättningen att uppstå från Hornstull och söderut men fördelas längs hela Södertäljevägens nya sträckning i stället för att som idag koncentreras vid Hornstull och söderut på Liljeholmsbron. Även Södertäljevägens korsning med Hägerstensvägen blir högt belastad. På grund av de höga trafikflödena bedöms det inte vara

möjligt att anlägga ett övergångsställe på den norra sidan av korsningen.

Föreslagen utformning innebär att restiden för den genomgående motorfordonstrafiken på Södertäljevägen kommer bli något längre än idag.



Figur 17. Översikt motorfordonstrafik.

3.3.5 Angöring och parkering

Människor som bor, arbetar och vistas i området ska ges goda möjligheter att välja andra färdmedel än bil. Inriktningen i planprogrammet är att främja hållbara resor till, från och inom området. Angöring och parkering för bilar hanteras i första hand på kvartersmark, för att kunna prioritera andra funktioner längs Södertäljevägen och lokalgatorna i området. Samma princip gäller för godsleveranser.

Angöringsbehoven för de nya kvarteren längs Södertäljevägen hanteras genom ett begränsat antal angöringsplatser i trädrad. Angöringsplatser placeras så att alla entréer kan nås inom 25 meter. För att hålla nere gatans totala bredd prioriteras den rörliga trafiken och stoppförbud kommer att gälla på hela sträckan.

För angöringsplatser längs de nya lokalgatorna gäller principen att alla entréer ska kunna nås inom 10 meter.

Parkeringsbehoven för boende, verksamheter och besökare hanteras på kvartersmark genom garage i bottenvåningar eller källarplan. Tillkommande verksamheter och bostäder inom planområdet för Södertäljevägen bedöms få ett bra kollektivtrafikläge med närhet till skolor, förskolor och Liljeholmens centrum. Området bidrar till en utvidgning av innerstaden och det finns tunnelbana, tvärbana och busslinjer samt goda gång- och cykelförbindelser. Inriktningen i planprogrammet är att främja ett hållbart reande genom att sträva efter låga parkeringstal för såväl verksamheter som bostäder. I fortsatta arbetet kommer arbete med mobilitetsåtgärder för att stödja inriktningen kring resande i området att behövas.



Figur 18. Översikt angöring och parkering.

4 Referenser

Stockholms stad, 2019. Gata Stockholm

Stockholms stad, 2018. Översiktsplan för Stockholms stad

Stockholms stad 2021a, Cykelstaden, Remissversion av cykelplan för Stockholm 2021.

Stockholm Vatten och Avfall, 2018. Projektera och bygg för god avfallshantering.

